

CHRONIQUE

# **Empreinte géographique : Et la Chine inventa l'étalement urbain en Afrique, grâce aux motos-taxis**

dimanche 29 janvier 2017, par [CHENAL Jérôme](#) (Date de rédaction antérieure : 26 janvier 2017).

**Notre chroniqueur démontre comment Pékin façonne les villes du continent avec ses deux-roues « made in China », au grand dam des autorités et des urbanistes.**

Sommaire

- [Accessibilité et droit foncier](#)
- [Développement de la famille](#)

Non, la moto n'est pas une invention chinoise. Mais la moto à bas prix, oui ! Ce mode de transport a pris une importance capitale dans le système de mobilité des villes africaines, de N'Djamena à Lomé, de Yaoundé à Cotonou. En seulement une décennie, la moto individuelle et, surtout, la moto-taxi sont venues pallier l'absence de transports urbains, permettant à des milliers de personnes de se déplacer des centres-villes aux périphéries les plus lointaines ou réputées difficiles d'accès.

Le rôle de la Chine dans la fabrication des villes en Afrique est généralement perçu par le prisme des grands projets d'équipement qui modifient parfois les structures urbaines. Le nouveau tram d'Addis-Abeba par exemple, dont la China Railway Engineering Corporation (CREC) a réalisé l'infrastructure pour un coût de 475 millions de dollars (446,7 millions d'euros), financés par la banque China EximBank.

L'empreinte géographique de la Chine est aussi visible à travers ses Zones économiques spéciales (ZES) qu'elle vend et bâtit sur le continent depuis plusieurs années, remodelant des quartiers entiers de villes africaines avec pour objectif le développement industriel des pays. La dernière ZES en date verra le jour à Pointe-Noire, en République du Congo, dont les travaux devraient débuter à l'été.

## **Accessibilité et droit foncier**

Mais la Chine a aussi sa part de responsabilité dans l'accélération de l'étalement urbain : c'est l'étonnante analyse d'Armel Kemajou, chercheur camerounais à l'Ecole polytechnique de Lausanne. Ses récents travaux (en cours de publication) ont mis en lumière le lien direct entre la multiplication en Afrique des motos à bas coût et l'étalement urbain.

Le rôle de la Chine dans ce mécanisme est involontaire, certes, mais bien réel. Les motos-taxis offrent un travail à des milliers de chauffeurs en même temps qu'une alternative à des millions

d'Africains pour leurs déplacements.

A Yaoundé, comme dans beaucoup de villes africaines, des capitales comme des villes secondaires, les motos-taxis ont envahi l'espace urbain. Elles permettent aux populations de se déplacer partout et en tout temps, jusqu'aux périphéries lointaines ou escarpées.

L'accessibilité étant un facteur de discrimination important dans les villes africaines, elles ont longtemps eu tendance à se développer le long des grands axes de circulation, comme les routes nationales.

Désormais, plus rien n'arrête les motos, qui abolissent cette notion. Elles ont ainsi pris l'habitude de se rendre dans le quartier de Simbok, à la sortie sud-ouest de Yaoundé, qu'elles ont d'ailleurs façonné. Les pentes, les marais et bas-fonds, les belles surfaces en plateau sont autant de zones qui, de parcelles agricoles, vont se transformer en habitat quelques années plus tard. La ville rattrape de la sorte sa périphérie et ses champs, dans un double phénomène d'étalement et d'apparition d'une agriculture urbaine.

Dans un premier temps, cette agriculture urbaine permet l'approvisionnement de la ville. Mais ce n'est souvent qu'une étape de la mise en valeur d'un terrain. Des maisons remplaceront à terme les cultures et des familles y vivront, entérinant ainsi l'extension. Familles qui ensuite revendiqueront des droits, et notamment celui d'être raccordées aux réseaux (voirie, eaux, électricité) que la Chine, peut-être, construira un jour.

### **Développement de la famille nucléaire**

Le phénomène est d'autant plus soutenu que le régime foncier exige une mise en valeur des terrains. Quand s'applique le droit dit traditionnel, la viabilisation ne précède jamais l'installation des populations. Au contraire : une fois acquise, la parcelle doit être cultivée ou construite le plus rapidement possible, pour en prouver l'occupation et la propriété. Dans nombre de cas, le régime foncier dual, entre droit traditionnel et droit moderne, permet une interprétation souple et facilite la vente, le don ou l'échange de parcelles, surtout dans des périphéries qui ne sont pas soumises aux réglementations des villes, souvent plus strictes.

Au bout du parcours des motos, la disponibilité et le régime fonciers sont ainsi deux autres ressorts de l'étalement urbain.

Le faible coût des motos chinoises a par ailleurs démultiplié le nombre de propriétaires, offrant la possibilité de mettre en valeur une ou plusieurs parcelles par famille, ce qui rend le problème de l'étalement encore plus prégnant. D'autant plus que le modèle de la famille nucléaire progresse dans les villes du continent : le besoin n'est plus d'une parcelle par famille élargie, mais d'une pour chaque enfant quand celui-ci fonde sa propre famille.

A Douala, le phénomène est évident à Ndogpassi, qui fait partie d'une vaste série de quartiers appelée Village - la bien nommée. Sanguéra, à la sortie nord-ouest de Lomé, au Togo, voit aussi, chaque jour de nouvelles personnes venir cultiver, puis habiter le quartier.

Dans un contexte de ressources limitées, les motos-taxis opèrent de manière irrémédiable. Elles favorisent l'étalement contre lequel les autorités des villes essaient de lutter. Elles forment, avec l'ambiguïté du système foncier et des périphéries lointaines, un système redoutable contre lequel les professionnels de l'urbain ne pourront rien. L'idée d'une ville africaine dense et structurée s'éloigne ainsi chaque jour un peu plus, au son pétaradant des motos.

**Jérôme Chenal** (chroniqueur *Le Monde* Afrique)

---

**P.-S.**

\* LE MONDE Le 26.01.2017 à 15h00 :

[http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/01/26/et-la-chine-inventa-l-etatement-urbain-en-afrique-g-race-aux-motos-taxis\\_5069594\\_3212.html](http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/01/26/et-la-chine-inventa-l-etatement-urbain-en-afrique-g-race-aux-motos-taxis_5069594_3212.html)

\* Jérôme Chenal dirige la Communauté d'études en aménagement du territoire (CEAT) de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Il est notamment l'auteur du MOOC « Villes africaines : introduction à la planification urbaine » qui a été suivi par plus de 30 000 apprenants.